

PORTO » RETE DI INFRASTRUTTURE

Debutta sulle ferrovie l'alleanza con Piombino

Lo "scavalco" per collegare interporto e banchine più altri tre tasselli del puzzle Gallanti e Guerrieri in tandem: la sinergia anziché lo scontro fratricida

► LIVORNO

Alla fin fine il relitto della Costa Concordia l'hanno portato altrove ma in pochi mesi è nato il nuovo porto di Piombino: non avrà alle spalle un territorio che genera traffici marittimi ma ha banchine nuove di zecca e fondali più che sufficienti.

C'è da chiedersi se Livorno, che ha già un formidabile rivale a meno di cento chilometri a nord (La Spezia), dovrà fare i conti anche con un altro concorrente a meno di cento chilometri a sud (e senza contare i mega-progetti che ha in testa Civitavecchia ancora un po' più in là). Un bel regalo agli armatori che si ritroverebbero su un piatto d'argento la possibilità di innescare una gara di ribassi tariffari: fra l'uno e l'altro porto così come finora è stato, all'interno del nostro scalo, fra l'una e l'altra banchina.

L'INCOGNITA DELLA RIFORMA

Delle due l'una: o parte una concorrenzialità all'arma bianca o i due porti trovano la maniera di allearsi (e giocare sì ciascuno la propria partita ma in modo coordinato). Chissà che la riforma della portualità in dirittura d'arrivo non ce la faccia a risolvere il problema: ammesso che non si voglia iper-centralizzare tutto nelle mani del ministero o di Palazzo Chigi, il "comitato dei saggi" ha presentato scenari che, in nome della riduzione del numero delle Autorità Portuali, prevede che Piombino (e magari anche Marina di Carrara) sia aggregata a Livorno.

Il passo in avanti in questa direzione è il Progetto Raccordo messo in pista dalle Autorità Portuali di Livorno e di Piombino in tandem con la Regione e il supporto di Logistica Toscana. Con un obiettivo esplicito (e una nuova impostazione strategica): la costa dell'Alto Tirreno come «la por-

ta di ingresso del Corridoio Scandinavo Mediterraneo» e individua il trasporto ferroviario come «modalità preferenziale, efficiente ed ecologicamente sostenibile».

L'idea dell'alleanza si basa sul fatto che, di fronte ai nuovi euro-corridoi, il "cluster" logistico portuale dell'Alto Tirreno rappresenta «un unicum a livello nazionale».

Il primo tassello del progetto è lo "scavalco" ferroviario che mette in collegamento diretto le banchine con l'interporto. Ma non è l'unico: c'è anche la connessione tra l'interporto e la linea ferroviaria Vada-Collesalvetti-Pisa, c'è il by pass della stazione di Pisa, ci sono i raccordi ferroviari interni al porto di Piombino e l'innesto sulla dorsale ferroviaria tirrenica.

È un pacchetto di opere che, come spiega Antonella Querci, dirigente dell'Authority e responsabile del progetto, ha un fabbisogno di «poco più di 200 milioni di euro» per svilupparsi appieno: 17 per lo scavalco porto-interporto («i lavori termineranno nel 2019»); altri 94 per il collegamento tra l'interporto e la Collesalvetti Vada («opera che entrerà in funzione nel 2022») più ulteriori 91 per il bypass di Pisa («termine lavori nel 2024»).

IL CONVEGNO A PIOMBINO

È anche la scelta della location del convegno – a Piombino, hotel Phalesia, a cento chilometri dallo "scavalco" – a dare il segnale di questa sinergia possibile fra i due porti. Al tavolo dei relatori i vertici delle due Autorità Portuali (Luciano Guerrieri per Piombino e Giuliano Gallanti per Livorno, proprio nel giorno in cui formalmente cessa il mandato e entra in "prorogatio"), oltre a Alessandro Franchi, presidente della Provincia, e a Giovanni Bonadio, numero uno di Logistica Toscana, la società di Regione e sistema camerale toscano in questo campo.

GALLANTI (AUTHORITY)

Bisogna ripensare i rapporti in una logica di sistema: al di là della riforma, la Toscana punta a un polo unitario

Per Gallanti questo progetto mette le basi per «ripensare la portualità toscana in una logica di sistema». Aggiungendo poi che, che la riforma della portualità arrivi o resti nel cassetto, la Toscana comunque punta sulla «costruzione di un polo unitario dei porti e di un'offerta integrata che ha le leve adeguate per proporsi su scala mediterranea e globale».

PIÙ COMPETITIVITÀ

Guerrieri segnala che il progetto in tandem delle due Autorità Portuali rappresenta «punti di innalzamento dei fattori competitivi dei nostri porti e dell'intera piattaforma logistica toscana»: è il tentativo di migliorare l'efficienza dell'andirivieni di merci in entrate e



**FRANCHI
(PROVINCIA)**

Miglioramenti infrastrutturali e sinergie fanno ottenere insieme risultati migliori che se i due scali si presentassero da soli



Il cantiere dello "scavalco" (Marzi Pentafoto). In alto: il terminal Tdt

in uscita dai porti.

È quel che sottolinea anche Bonadio: il convegno di Piombino segna «il passaggio da politiche autonome dei porti della Toscana a politiche unitarie di "sistema di piattaforma logistica del Tirreno toscano", offrendo al mercato del trasporto delle merci strumenti di effi-

cienza ed economicità». È così – ribadisce – che si contribuisce alla «competitività della industria manifatturiera e dei servizi della Toscana e dell'intero Centro Italia». In questa linea si è mossa anche la politica della Regione Toscana che «ha voluto perseguire sistemi integrati, come per gli aeropor-

ti di Pisa e Firenze, proprio per fornire contrsti nei quali l'economia possa affrontare le sfide della globalizzazione (e Logistica toscana ne è lo strumento operativo»).

«MEGLIO UNITI CHE DA SOLI»

Ben venga un crescente intreccio fra Livorno e Piombino, parola di Franchi: al di là delle sorti della riforma, bisogna capire che «con questi miglioramenti infrastrutturali» e da «queste sinergie strategiche» si può ottenere «un risultato superiore in termini produttivi rispetto a quello che otterremmo se ogni porto si muovesse singolarmente».

Laura Miele, leader degli agenti marittimi di Asamar, mette in evidenza «l'esigenza di una integrazione dei nodi logistici-portuali toscani con i corridoi multimodali europei». E annuncia che l'organizzazione degli agenti marittimi lavorerà «a fianco delle Autorità Portuali con l'obiettivo di superare i gap logistici che da sempre limitano la nostra competitività».

Da Querci arriva l'annuncio che gli interventi ferroviari del Progetto Raccordo sono stati già candidati al primo "call" del bando 2014 di Connecting Europe Facility (Cef): «Quest'anno – riferisce – andremo a investire i primi 45 milioni di euro nella elettrificazione dei binari sino alla sponda ovest della Darsena Toscana e nell'innesto diretto sulla linea tirrenica. L'impegno più importante? Partirà nel biennio 2018-2020».

Mauro Zucchelli



Al convegno Luciano Guerrieri (Piombino) e Giuliano Gallanti (Livorno)